ERC 1
25326
Cerc
Fic
22938

OPINION

DE M. MOSNERON, L'AINÉ,

DÉPUTÉ EXTRAORDINAIRE DU COMMERCE DE NANTES,

Sur le projet d'établissement d'un acte de navigation en France.

De toutes les branches de l'industrie, celle dont le dépérissement accuse le plus l'insouciance ou l'impéritie des administrateurs de la France, est la navigation. Il est bien étonnant que Colbert, qui avoit tant à cœur les manufactures, n'ait rien fait pour celle-ci, qui est une des plus importantes. On connoit le fameux acte de navigation des Anglois, que ces insulaires regardent, non sans raison, comme le principal germe de leur puissance maritime. La France est, à quelques égards, dans la position où étoit l'Angleterre avant l'établissement de cette loi. Tous les vaisseaux étrangers, et sur-tout les Hollandois, viennent, comme autrefois, dans la Grande-Bretagne, faire librement le commerce de la France, jusques dans ses propres ports : c'est certainement un très grand mal. Mais nous convient-il d'adopter absolument le même remède que les Anglois ? ou quelque différence dans les relations commerciales,

THE NEWBERRY LIBRARY

ne doivent-elles pas en mettre dans des réglemens politiques ? C'est ce qu'il est infiniment important d'examiner.

Je ne vois d'abord aucun motif, aucune considération qui puisse empêcher de prohiber le service de toute navigation étrangère pour le transport d'un port du royaume à un autre port du royaume. Ce service me paroît devoir être exclusivement réservé aux seuls navires de la nation, par la même raison que ce seroit le comble de l'absurdité d'appeler des messageries angloises ou hollandoises, avec leurs conducteurs, pour voiturer les marchandises dans le sein de la France. La nation doit maintenir le privilège qu'elle a pour ses voitures, tant de terre que de mer, dans l'intérieur de la France. C'est un moyen de travail, et ce moyen est lucratif; double avantage, qui se changeroit en un double préjudice, si nos rivaux en jouissoient au lieu de nous.

Mais ce privilège exclusif pour une nation, de ne se servir que de ses propres vaisseaux, ne peut être étendu indistinctement à tous les cas dans les relations commerciales de cette nation avec les autres nations, sans de grands inconvéniens. L'intérêt combiné de toutes les branches de commerce ou d'industrie, exige, dans cette mesure, des distinctions, des restrictions et des modifications. Lorsque Cromwell publia son acte de navigation, l'Angleterre n'avoit qu'un commerce colonial très-foible, et ne possédoit qu'un petit nombre

de manufactures ; mais ses pêcheries étoient déjà considérables, et sa position au milieu des mers, exigeoit une grande force maritime pour sa défense. Elle réclamoit le maintien de sa supériorité sur la marine hollandoise, dont elle voyoit d'un œil défiant et jaloux l'ambitieuse extension. Malgré ces puissans motifs, Smith soutient qu'on a donné trop de latitude à cette loi, et que sans elle, les manufactures britanniques auroient fait de plus rapides progrès. Cependant nous avons vu l'Angleterre, avant l'époque de l'indépendance des Etats-Unis, chercher des moyens d'étendre encore les dispositions de l'acte de navigation. Elle accorda des primes à l'importation des bois de construction, des mâtures, des gaudrons de l'Amérique septentrionale. Ces primes eurent un tel succès, qu'elles étoient déjà devenues superflues à l'époque de l'indépendance, et qu'incessamment l'Angleterre alloit s'affranchir du tribut qu'elle payoit à la Russie et aux autres puissances du nord de l'Europe pour les provisions navales.

L'Angleterre, en favorisant cette mesure de tout son pouvoir, partoit de deux principes également justes : l'un, de multiplier les objets d'échange avec ses Colonies ; l'autre, de resserrer ceux des nations étrangères, ses émules en pêcheries, qui forment la plus importante branche du commerce de la Grande-Bretagne, et la principale source de ses forces navales. Ce qui augmentoit

encore l'avantage de cette mesure, c'est, comme nous venons de le dire, qu'elle s'affranchissoit d'un tribut, attendu que ses importations des contrées sept entrionales de l'Europe, surpassoient ses exportations, qu'elle achetoit plus qu'elle n'y vendoit.

C'est ici que la position de la France est très-différente de celle de l'Angleterre. Pour la Grande-Bretagne, la marine est de première, d'indispensable nécessité. Les boulevards de l'Angleterre sont ses vaisseaux ; il faut qu'en tout temps elle en ait un nombre assez formidable pour résister à la réunion des deux premières puissances de l'Europe : ainsi son commerce maritime est indivisiblement lié à son existence. Que l'agriculture, et même quelques manufactures, viennent à s'anéantir tout-à-coup dans l'empire Britannique, il conservera encore l'espoir de réparer ces pertes ; mais qu'il vienne à perdre entièrement sa marine aujourd'hui, dès demain il disparoît, sans retour, de dessus la face de la terre.

En convenant qu'une marine n'est pas aussi nécessaire à la France qu'à l'Angleterre pour son existence physique, il faut avouer du moins qu'elle l'est beaucoup pour son existence politique. Il faut avouer que, sans marine, la France ne pourroit conserver ses Colonies ; et qu'en perdant ses Colonies, non-seulement au lieu de recevoir des étrangers une solde de soixante-dix millions tous

les ans, elle seroit obligée d'en débourser une de plus de cent millions pour payer sa consommation annuelle en denrées coloniales ; mais elle perdroit en outre le produit en argent, et celui bien plus précieux encore en emplois d'hommes que lui donnent ses différentes manufactures alimentées, soit par les objets exportés aux Colonies, soit par ceux qui en sont importés ; en un mot, elle perdroit un quart de sa population ; et pour le reste, il faudroit qu'il se soumît à des loix somptuaires très-austères, sans quoi il deviendroit, en peu de temps, aussi pauvre et aussi misérable que le peuple de la Pologne.

Si donc l'entretien d'une marine militaire doit être un des élemens de la constitution de la France, il faut s'assurer des moyens de pourvoir à cet entretien. Les recrues des armées de ligne se tireront des milices nationales. Les recrues des armées navales sont prises dans la marine commerçante. Et comme très-souvent de la promptitude de l'armement d'une escadre dépend tout le succès de sa mission, il faut pouvoir trouver rassemblé sous la main le nombre de marins qui lui est nécessaire. C'est cette rapidité dans l'exécution des projets de mer qui a tant de fois procuré des triomphes à l'Angleterre. Il faut donc, comme cette puissance, avoir, dans une grande marine commerçante, un grand attelier de forces mouvantes disponibles au besoin.

L'expérience a appris que les matelots formés à la navigation des mers du nord, et employés habituellement, soit aux différentes pêcheries, soit à des voyages particuliers dans ces parages orageux et pénibles, sont ceux qui résistent le mieux à toutes les températures de la terre. Sous ce rapport, il est donc important d'encourager les pêches nationales. On sait que l'Angleterre, qu'il faut toujours citer en fait de commerce, par des prohibitions sévères sur les produits des pêches étrangères, par des gratifications sur ceux de pêche nationale, a obteuu une supériorité dans cette partie sur la Hollande même, qui, conformément à son origine, péchoit autrefois pour une grande partie de l'Europe. Nous avons à enlever, à cette dernière puissance, le droit qu'elle s'est conservée, de fournir encore à la France une partie de sa consommation de harangs, ainsi qu'à la Nouvelle-Angleterre la fourniture des huiles de poissons.

Quant aux expéditions du commerce dans les mers du nord, qu'on appele le cabotage du nord, il seroit, je crois, très-impolitique de nous emparer exclusivement de cette branche d'industrie maritime. Si nous n'étions qu'acheteurs des peuples septentrionaux de l'Europe, nous pourrions peut-être, sans inconvéniens, leur faire la loi à cet égard. Nous leur dirions, comme un particulier, propriétaire de terres à bleds, qui au-

roit besoin de vins, diroit aux propriétaires de vignobles voisins : J'achète votre vin, je le paierai comptant; mais à la condition que mes fermiers se serviront de leurs propres voitures pour l'amener chez moi, parce que je ne veux pas que des étrangers gagnent et emportent ce salaire, qui doit tourner à l'amélioration de mon domaine. Mais nous ne sommes pas seulement acheteurs, nous sommes vendeurs aux peuples septentrionaux de l'Europe ; et comme nous leur vendons beaucoup plus que nous ne leur achetons, l'accroissement du prix de nos ventes, qui résultera de la liberté d'en voiturer les objets à leur volonté, compensera, et au-delà, la perte du louage de nos voitures et de l'emploi de nos voituriers. Il nous reste, pour nous approprier cette branche d'industrie, un moyen commun à tous les peuples industrieux, c'est de l'exploiter à un prix plus bas que celui des étrangers. Mais, pour que ce moyen soit praticable, il faut, 1°. que l'intérêt de l'argent soit, pour le moins, au même taux chez nous que chez l'étranger; 2°. que notre navigation soit affranchie de toutes les entraves qui, jusqu'à présent, ont concouru à arrêter ses développemens. La masse de valeurs émises dans la circulation, opérera sans doute le premier succès. Il me semble que, pour obtenir l'autre, il faudroit consulter les gens du métier. Je pense qu'on pourroit espérer de

grandes lumières sur ce point d'une réunion des officiers de la marine marchande et des commerçans dans les différens ports du royaume. Souffrons donc, en attendant, que nos productions territoriales et industrielles soient exportées de nos ports dans ceux du nord de l'Europe, par les vaisseaux de tous les pavillons, par ceux de la Hollande même, ces infatigables commissionnaires, qui sans cesse parcourent les mers, offrant par-tout leurs services pour le plus modique salaire. Remarquons sans humeur, dans ces listes annuelles des passages du Sund, tant d'étrangers et si peu de François. Une nation opulente et qui fait de grands bénéfices, peut bien se consoler de ne pas faire aussi les petits profits, ou du moins, de ne pas y atteindre tout d'un coup; car certainement il n'en est aucun à négliger, tant qu'il existe un seul citoyen qui en a besoin. La population paroît surabondante, et cependant les travaux ne manquent pas; mais il faut en ouvrir les sources: alors les citoyens inactifs s'y porteront, et chacun étant occupé, la fortune publique s'accroîtra en même temps que les mœurs s'épureront.

Lorsque, par le succès très-probable de ces moyens combinés de politique et d'industrie, qu'il conviendroit peut-être d'accélérer par quelques légères primes, notre cabotage du nord se sera élevé au dégré de supériorité de celui des

étrangers ; c'est alors que nous pourrons y appliquer un acte de navigation. Mais gardons-nous de brusquer un régime exclusif, qui mettroit en risque la plus belle branche de notre commerce. Le nord de l'Enrope est le principal marché de nos denrées coloniales ; leur perte, ou la perte de leurs consommateurs, produiroit absolument le même effet, la mort politique de la France.

Je ne parlerai point de notre position relativement à l'Angleterre, parce que jusqu'à ce que notre traité de commerce avec cette nation soit expiré, nous ne pouvons y rien changer. Mais lorsqu'il sera permis d'en organiser un nouveau, conformément aux loix de la justice et de la politique, je pense que, par plusieurs raisons, comme acheteur de ce peuple pour une bien plus forte somme que vendeur, comme exposé pour notre marine à toute la rigueur de son acte de navigation, il nous conviendra d'user au moins de représailles.

Dans nos relations avec l'Espagne et l'Italie, nous sommes encore pressés par la concurrence des navires hollandois ; peut-être ne conviendroit-il pas de l'exclure pour nos exportations, par les raisons alléguées ci-dessus ; mais je ne verrois que de l'avantage dans cette exclusion pour l'importation, qui est, en majeure partie, composée de deux branches importantes, celle

des huiles de la méditerranée, et celle des vins et eaux-de-vie de Catalogne.

Mais une relation commerciale, qui mérite une grande attention, c'est celle entre nos Colonies et les Etats-Unis. La nature a établi des besoins réciproques et des liaisons nécessaires entre ces deux parties du Nouveau-Monde, que toutes les loix prohibitives de l'Europe s'efforceroient en vain de déturire. Les Etats-Unis ne peuvent se passer du sucre et du café des Antilles, et les Antilles ne peuvent se passer des bois, du riz et des autres commestibles des Etats-Unis. On évalue de 30 à 40,000 bariques de sucre et de plusieurs milliers de boucauds de cafés la consommation des Etats-Unis ; et depuis l'époque de l'indépendance de ces Etats, que l'Angleterre leur a fermé l'accès de ses Colonies, cette grande consommation ne peut être tirée que des nôtres ; elle est tirée, en fraude clandestinement, sans payer de droits, et en dépit de toutes les surveillances, de toutes les loix pénales que l'intérêt, et à plus forte raison un besoin impérieux saura toujours éluder. Ne vaudroit-il pas mieux consentir une bonne fois à ce que la nature a voulu ? Ne vaudroit-il pas mieux profiter des besoins réciproques de ces deux pays, pour établir un commerce libre entre eux, qui, en leur procurant les mêmes avantages, y fît participer la mère-patrie ? C'est ce

qu'un acte de navigation pourroit seul produire. C'est-là qu'un pareil acte est indiqué, est commandé par tous les intérêts commerciaux et politiques. 1°. Nos isles achètent beaucoup plus des Etats-Unis qu'elles ne leur vendent, ou plutôt que nous desirons qu'elles ne leur vendent. 2°. Le marché de nos îles est le plus avantageux de tous pour les Etats-Unis. Je dis plus; ce marché est indispensable, et nul crainte que les Etats-Unis veuillent s'en priver. Ils ont un besoin également impérieux d'y vendre leurs bois, leur riz et leur poisson, et d'acheter nos sirops. 3°. Les Etats-Unis sont, selon toutes les apparences, appelés à posséder un jour toutes les Colonies occidentales de l'Europe, qui deviendront alors les leurs; et au de moyen de ce grand levier, toute cette partie du Nouveau-Monde déplacera sans doute le pivot du commerce de la terre. Mais plus la nature conspire avec la position de ces Etats, pour élever dans un avenir, qui n'est peut-être pas très-éloigné, leur immense puissance sur les débris de celle de l'Europe; plus les possesions atlantiques de la France, rapprochées du centre d'activité de ces futurs conquérans, courent de risques d'en devenir la première proie, et plus la prudence nous ordonne de prendre des mesures pour reculer ce fatal moment.

Déjà les côtes septentrionales des Etats-Unis, telles que celles de Massachusset, de Rhode-Island et de la Nouvelle-Yorck, fourmillent de

marins et de bâtimens de toute grandeur ; déjà leurs habitans, qui ne sont point retenus chez eux par les travaux de l'agriculture, comme ceux des provinces méridionales, ont mérité d'être appelés les Hollandois du Nouveau-Monde. C'est à nous de contenir l'inquiète activité de ces peuples ; c'est à nous de brûler les voiles de ces vaisseaux, qui, comme les aîles du Temps, ne se déploient que pour hâter notre fin.

Je propose en conséquence de permettre l'importation des Etats-Unis dans nos Colonies occidentales de tous les objets mentionnés dans l'arrêt du 30 août 1784, et en outre de la morue et de la farine, et l'exportation de nos Colonies dans les Etats-Unis, de toutes les productions territoriales et industrielles, tant de la France que de ces Colonies, à l'exception du coton en laine ; ladite importation et exportation sous trois conditions uniques, mais expresses et exécutées par tous les moyens du patriotisme et de la loi. La première, c'est que cette importation et cette exportation ne puissent avoir lieu que par les ports de nos Colonies, dénommés comme ports d'entrepôt, dans l'arrêt du 30 août 1784, et que pour les ports des Etats-Unis, où il sera établi des consuls françois. La seconde, c'est que les objets compris, tant dans l'importation que dans l'exportation, soient assujétis à des droits, soit à l'entrée, soit à la

sortie de ces ports d'entrepôt, et que ces droits soient combinés de manière que ce commerce indirect ne puisse pas préjudicier au commerce direct de la France avec ses Colonies ou tout autre pays, et qu'ainsi les objets analogues que la France peut fournir, tels que la farine et la morue, payent à leur entrée un droit qui laisse à la mère-patrie toute la liberté de la concurrence, et que pour les objets d'exportation, comme le sucre et le café, ils soient à leur sortie pareillement soumis à un impôt qui, non-seulement compense l'impôt que ces marchandises payeroient à leur entrée en France, mais qui soit encore assez élevé pour empêcher que les Etats-Unis ne puissent réexporter ces mêmes marchandises dans les différents pays de l'Europe, en concurrence avec la France. La troisième condition, c'est que l'importation, de même que l'exportation, ne puissent se faire que par des navires françois, dont le propriétaire, l'état-major, et les trois quarts de l'équipage au moins soient François. Il faut que l'infraction à quelqu'une de ces trois conditions, et sur-tout à la dernière, entraîne, non-seulement la confiscation, mais une peine afflictive. Nous voyons qu'en Angleterre, où l'esprit public a une si grande puissance, quel que soit le nombre des fraudes qu'on s'y permette, une seule est encore inouie, celle du prête-nom à des étrangers pour

des navires réputés anglois : c'est que dans ce pays, les fraudeurs même, par des principes qui, s'ils ne sont pas d'une morale bien épurée et bien juste, sont du moins d'une politique utile, se regardent encore comme citoyens, tant qu'ils ne dérobent que le trésor de l'Etat, tant qu'ils ne font que détourner quelques ruisseaux de la circulation intérieure ; mais qu'ils seroient dénoncés, proscrits, rejettés de la société, autant par leur propre conscience que par la surveillance de leurs concitoyens, s'ils tentoient de rompre les canaux de cette circulation, pour en porter le cours vers une nation étrangère. Certainement on doit espérer que le peuple françois, formant aussi une famille, prendra cet esprit de fraternité et d'union, qui ne permettra pas d'en aliéner le patrimoine commun.

Il est, je crois, inutile d'observer qu'en vertu de la seconde disposition de la première condition, qui ne permet l'introduction des denrées de nos Colonies aux Etats-Unis, que par les ports de ces Etats, où il sera établi un consul françois, toutes ces denrées devront être vérifiées par le consul, et que l'acquit à caution accompagnant ces denrées, et muni du certificat de vérification, sera rapporté et déchargé au port de la Colonie où il a été délivré.

Indépendamment des avantages mentionnés ci-dessus résultans d'un pareil acte de navigation,

appliqué à cette branche de notre commerce, on ne peut contester qu'il procureroit une augmentation de plus de deux cents navires dans notre marine commerçante ; que la France auroit dans ces parages brûlans un grand dépôt de marins acclimatés, tous prêts à remonter, en cas de guerre, les vaisseaux militaires qui y seroient stationnés ; que dans ce même cas de guerre, une partie de ces navires commerçans seroient bientôt transformés en corsaires pour exercer sur l'ennemi ces pillages particuliers, si désastreux au commerce, ou du moins pour en préserver le nôtre. On ne peut contester que de cette disposition résulteroit pour nous le bénéfice du fret, des frais d'armement, de la main-d'œuvre, d'un grand emploi d'hommes maintenant perdus pour la France. Enfin on doit compter parmi les avantages qui naîtroient de cette mesure, et l'accroissement de la culture et de la richesse dans les colonies, et l'extinction de cette déplorable querelle entre les colonies d'Amérique et les commerçans de France, incompatible avec l'esprit public, que commande impérieusement aujourd'hui le nouvel ordre de choses.

Je pense, au surplus, qu'il faudroit borner ce privilège exclusif de marine françoise, aux seules relations directes entre nos Colonies et les Etats-Unis, et continuer de recevoir librement dans les ports de la France, les vaisseaux de ces Etats,

d'accueillir leurs marchandises et de favoriser leur exportation des nôtres. Je pense que, sous tous les rapports, les relations directes entre les Etats-Unis et la France sont susceptibles du plus grand avantage pour celle-ci, et qu'il convient de leur donner toute l'extension possible. En conséquence, je proposerois non-seulement d'affranchir entièrement certains objets de ces relations, mais même d'en gratifier quelques-uns, et de ne mettre sur les autres que des droits très-légers. Je n'excepterois, de cette disposition, que les huiles de poisson, qui font une partie trop considérable de nos pêcheries, pour ne pas tâcher de nous l'approprier entièrement.

Ainsi, en résumant mon opinion sur un acte de navigation, dont l'assemblée nationale a desiré que ses comités de marine et d'agriculture et de commerce s'occupassent, je pense, qu'à l'égard de cette partie d'un acte de navigation qui concerne le service exclusif des navires de la nation, ce service exclusif ne doit être décrété, du moins quant à présent, que, 1°. pour le petit cabotage, c'est-à-dire, pour la navigation d'un port de l'empire à un autre port de l'empire; 2°. pour l'importation dans les ports de l'empire des productions territoriales ou industrielles de l'Italie, qui ne pourra plus se faire que par des bâtimens françois ou italiens; et des mêmes productions de l'Espagne, qui ne pourra plus se faire que par des bâtimens françois ou espagnols. 3°.; pour le commerce direct, tant d'importation que d'exportation entre nos Colonies occidentales et les Etats-Unis, qui ne pourra plus se faire que par des bâtimens françois.

Paris, le 16 janvier 1791.